Anno XXIII — Giovedì 2 Maggio 1889 — Abbonamento Postale — N. 104

GIORNALE DI UDINE
E DEL VENETO ORIENTALE

NON POSSIAMO CREDERE

ad un' idea, che si attribuisce al Crispi e che, quando fosse vera, mostrerebbe ch' egli cammina per una via del tutto opposta ai grandi interessi dell' Italia.

Si dice, che egli faccia studiare un progetto, eseguito che fosse il quale, l' esercito italiano perderebbe il suo maggior pregio nell' interesse nazionale, cioè il suo carattere unitario, facendo che i diversi reggimenti assumessero il territoriale col reclutare tutti i loro componenti in ogni singola regione. Si soggiunge però, che avendo il Crispi domandato su questa stravagante ed antipatriottica sua idea il parere di parecchi capi militari, questi gli si dichiararono naturalmente contrarii.

Speriamo, che il giornale di Crispi si affretti a smentire questa incredibile idea, che gli si attribuisce dalla *Gazzetta del Popolo* di Torino, anche perchè gli torrebbe ogni credito come uomo di Stato e proverebbe che per volere far troppo egli fa ogni cosa più male che mai.

L'esercito nazionale, fra i vantaggi che arreca coll'essere i suoi reggimenti reclutati nelle varie regioni d'Italia, si è quello di educare all'italianità ed alla idea della grande Patria fino a ieri disunita, tutte le plebi anche più rozze delle diverse regioni. L'esercito permamente in Italia è il vero educatore delle moltitudini sparse in ogni parte di un così diverso territorio, le più delle quali ignoravano ancora le altre, a quella unità della grande Patria, che fu il grande scopo nazionale e che è una forza per sè stessa.

Quando per generazioni parecchie tutti gl' Italiani, a qualunque regione essi appartengano, sono chiamati a difendere la grande Patria e quelli nati al piè delle Alpi orientali ed occidentali, nei centri e nelle isole estreme si trovano negli stessi reggimenti commisti e si tramutano così da regione a regione e vengono a fondere tra loro le popolazioni di tutta l'Italia, si potrà dire di avere ottenuta una grande vittoria contro i nemici della sua unità nazionale. Ciò avrà servito ancora più che le ferrovie ad accostare le varie parti d' Italia fra di loro. Il togliere adunque questo vantaggio sarebbe una incredibile follia e null'altro.

Piuttosto noi vorremmo, che fosse ancora meglio regolato il passaggio successivo dei reggimenti in tutte le principali regioni dell' Italia e che le nuove reclute d'ogni regione entrassero tutte nei reggimenti, che per qualche tempo vi soggiornano, sicchè la fusione fosse ancora meglio ordinata, ed i figli dell' Italia accolti nell' esercito potessero presto immedesimarsi con tutte le popolazioni.

Aspettiamo adunque, che la smentita venga presto. Così la falsa notizia avrà servito almeno allo scopo di far sì, che molti pensino alla parte utilissima che ha l'esercito per la educazione delle moltitudini di ogni parte dell' Italia, ed a quella unificazione nazionale, che deve essere proseguita anche nei sentimenti, nella lingua, nei costumi, nelle parentele e negli interessi che accrescano la potenza della Patria nostra.

P. V.

Il salvacondotto a Rochefort.

Il Governo francese ha deciso di accordare un salvacondotto a Rochefort se lo domanda; ma anche se egli viene senza, il Governo si impegna a non arrestarlo.

LA FERROVIA
CASARSA-SPILIMBERGO-GEMONA

La scorciatoia Casarsa-Gemona in questi giorni fu discussa a Venezia ed a Udine.

Il consiglio provinciale di Venezia, nella seduta 12 marzo:

« udita la relazione della deputazione provinciale;

ritenuto che qualora per la progettata prosecuzione della linea ferroviaria da Casarsa, Spilimbergo e Gemona, avesse a prevalere il divisamento di rispondere con essa a scopi strategici o di difesa nazionale, non potrebbe incombere alla provincia parte alcuna della spesa relativa;

ritenuto che mancata al compimento di questa linea la possibilità di soddisfare agli interessi generali della più diretta e completa comunicazione col valico della Pontebba, ai quali la provincia di Venezia mirava, e ridotta la linea a servire prevalentemente ai bisogni intercomunali di altra provincia, non potrebbe quella di Venezia esser tenuta a concorrere in una spesa a cui sarebbesi obbligata soltanto ai riguardi degli accennati più alti interessi, che sono pur quelli del grande commercio e del principale suo porto;

ritenuto che in ogni modo le condizioni attuali delle finanze dello stato e quelle della provincia imperiosamente richieggono la effettuazione di ogni possibile economia, e quindi almeno il deferimento a tempi migliori di dispendio che non trovi piena giustificazione in una utilità generale corrispondente;

invita la deputazione provinciale ad avviare le pratiche opportune per far riconoscere il diritto della provincia ad essere prosciolta da qualsiasi obbligo di concorso pecuniario per la costruzione della linea Casarsa-Gemona, o quanto meno, ed in ogni ipotesi, ove pure a tale costruzione potesse ancora essere giuridicamente preteso il concorso di questa provincia, provocare l'aggiornamento di detta linea a tempi più prosperi per le finanze dello stato e della provincia medesima. »

Il consiglio provinciale di Udine si riunì il 15 aprile e la sua deputazione, riassunta la questione, concluse:

« In presenza di questi fatti la vostra deputazione nel mentre è unanime nel proporvi di non prendere atto delle deliberazioni del consiglio provinciale di Venezia, a semplice maggioranza ritiene conveniente, almeno per ora, nè di invocare dal Governo che ritardi la costruzione del tronco, e ciò specialmente nella considerazione che la ferrovia Portogruaro-Casarsa-Gemona fu votata dal consiglio insieme ad altre linee che interessavano varie zone della provincia e che già furono condotte a termine; perchè altrimenti si verrebbe in certo modo a menomare i diritti di altre zone della provincia prudentemente conseguiti, nè di invocarne la sollecita costruzione, perchè gravi sono le strettezze finanziarie della provincia, e perchè il tronco in parola riguarda una zona assai limitata ed il ritardo nella sua esecuzione non potrebbe quindi compromettere serii interessi.

Per questi motivi:

La deputazione provinciale vi propone il seguente ordine del giorno:

Il consiglio provinciale delibera di non prendere atto della deliberazione 12 marzo 1889 del consiglio provinciale di Venezia e di tener ferma in ogni sua parte la convenzione 17 aprile 1882 stipulata fra le rappresentanze provinciali di Venezia ed Udine ed approvata dai rispettivi consigli provinciali.

E' incaricata la deputazione di inviare copia della deliberazione al ministero e alla provincia di Venezia. »

I consiglieri Deciani, Gropplero, Mantica a tale proposta, opposero il seguente ordine del giorno:

« Il consiglio provinciale, presa conoscenza della deliberazione del consiglio provinciale di Venezia 12 marzo 1889, delibera di tener ferma la convenzione 17 aprile 1882, ed inspirandosi alle necessità finanziarie dello stato esprime il voto che sia differita a tempi migliori la esecuzione del tronco Casarsa-Gemona, semprechè da parte del governo si usi eguale misura per le altre ferrovie del regno di III categoria aventi analoga importanza. »

Era un ordine del giorno inspirato all'interesse nazionale. Volevasi che il Veneto, regione esemplare all' Italia in diversi rami dell'amministrazione, nella questione ferroviaria, come in quella delle sottoprefetture, incoraggiasse il governo a voler reagire contro le spensierate finanze di questi ultimi anni. Ma la deputazione, sebbene fosse stata divisa nella sua proposta, pure non credette di accettare quest'ordine del giorno, e quindi la maggioranza si riunì su quello della deputazione proponente.

A far insistere la deputazione nel suo ordine del giorno ed a raccogliere la maggioranza del consiglio su quello, ha influito non poco il contegno di Venezia. Venezia, nella forma ha avuto torto; lungi dal respingere le proposte fattele dalla deputazione provinciale di Udine, avrebbe dovuto cercare di procedere d'accordo con questa. Nè doveva essa da sola pretendere di prosciogliersi dalla convenzione stipulata colla provincia di Udine, mentre Udine non ha mancato a nessuno dei patti convenuti. Se mancanze vi furono, vi saranno state da parte del governo; ma questo non ci entra affatto nella convenzione, che lega solo le due provincie; convenzione che, provocata da Venezia e fatta in due, bisogna che anche da due venga disciolta.

Ma se Venezia ha avuto torto nella forma, ha certamente ragione nel merito. Venezia s'è accorta tardi — ma meglio tardi che mai — che la scorciatoia della Pontebba è un pallone gonfiato, per chi sa quale vista politica, da qualcheduno dei factotum della cosa pubblica veneziana. Ed ora che si trattò di cominciare a pagare le prime quote per i tronchi più facili già costruiti, si studia, per la parte maggiore, che è ancora da eseguirsi, di salvare la provincia dal mal passo cui fu condotta.

E noi conveniamo completamente con Venezia, — indipendentemente dalle ragioni accennate nella relazione al consiglio provinciale ed alle conclusioni da questo adottate, — per sola ragione di cifre.

La percorrenza della linea attuale Casarsa-Udine-Gemona è di chilom. 63
quella progettata di Casarsa-Spilimbergo-Gemona, a seconda dei tracciati, sarebbe di chilometri 48,625, 48,205, 51,305; prendendo la più breve si avranno chilometri 48

e quindi l' utile della scorciatoia è rappresentato da chilometri 15

Per i diversi tracciati è preavvisata la spesa di L. 10,300,000, 11,000,000, 14,400,000.

Ma come le liquidazioni corrispondano alle previsioni ce lo dice uno specchio delle linee già compiute o prossime al loro compimento, con la indicazione della spesa prevista dalla legge 1879; e il loro costo reale accertato sino alla metà dell' anno passato, riassunto sulle tabelle pubblicate dalla Commissione parlamentare, nella sua relazione sui provvedimenti per le strade complementari, pesentata nella seduta del 18 giugno p. p.

Categoria	Spesa prevista	Spesa effettiva
prima	98,000,000	181.032,206
seconda	60.830,000	101,893,938
terza	82,140.000	105,488,501
quarta	52,771,383	58,848,102
totali	293,741,383	447,262,747

La spesa effettiva ha quindi superato la previsione nella misura del 53 per cento, e limitando il confronto alle linee delle tre prime categorie, l'aumento risulta del 66 per cento.

Nè poteva essere diversamente; la genesi della questione ferroviaria — sollevata dal ministro dei lavori pubblici Depretis nell'anno 1877 — si può riassumere in poche cifre:

proposta	linee	chilom.	spesa di lire	costo medio chilomtrico lire
di Depretis	27	2119	625,000,000	322,000
di Baccarini	38	3005	842,324,000	233,500
della Comiss.	52	4415	1,018,240,000	250,570
del Governo	58	5456	1,250,976,000	227,800
legge 29 luglio 1879	64	6020	1,210,188,783	201,000

Si venne quindi, dopo due anni di studi e discussioni, alla conclusione di triplicare la percorrenza, raddoppiando solamente la spesa, e diminuendo di un terzo il costo chilometrico !!

Coi più recenti provvedimenti gli oneri complessivi del bilancio del tesoro, in dipendenza delle spese fatte e da fare per la costruzione della rete complementare, impegnano l'avvenire della nazione per ben cent'anni. Nel 1986 vi saranno ancora da pagare milioni 81 e mezzo contro 6 milioni e mezzo ch'entreranno al tesoro per contributi degli enti interessati e per alcune tasse. Pur troppo nella questione ferroviaria vinsero sempre coloro che più vollero; e furono vittorie che, oltre di aver sbilanciato lo stato diedero un forte colpo al parlamentarismo.

Nelle liquidazioni finali delle nuove ferrovie dobbiamo quindi attenderci le più grandi delusioni; e povere quelle provincie, poveri quei comuni che avranno accettate ad occhi chiusi le conseguenze delle leggi ferroviarie!

Dall' ultima pubblicazione della camera di commercio di Venezia « navigazione e commercio di Venezia nell'anno 1887 », pag. 7-13, si rilevano delle notizie nuove, per la prima volta raccolte e pubblicate.

	Via di Pontebba	Via di Cormons
Merci dall'estero giunte a Venezia per via di mare e spedite all'estero; anno 1887, quintali	9,365	277
Merci provenienti dall'estero e ritornate all'estero; anno 1887, quintali	16	103
Merci che dall'interno del regno transitarono per Venezia dirette all' estero; anno 1887, quintali	12,138	91
Merci che dall'estero giunsero a Venezia con destinazione all'interno; anno 1887, quintali	128,632	18,108
	150,151	18,579

Si hanno quindi i due totali di quintali che rappresentano tutto il movimento commerciale da e per Venezia tanto per la via della Pontebba come per quella di Cormons.

E le due cifre dicono chiaro come quasi tutto il movimento avvenga per la via di Pontebba, e quindi risulta indiscutibile che dalla linea ferroviaria della Pontebba, Venezia ha un vantaggio, dacchè il commercio la preferisce in così grande proporzione a quella di Cormons.

Vediamo ora se veramente le interessa anche la scorciatoia Casarsa-Gemona, la cui percorrenza, come abbiamo visto importa, nella migliore ipotesi la differenza in meno di soli 15 chilometri.

Il nolo da Venezia a Pontebba e viceversa (1).

per quintali	9,365	importa lire	12,735
»	16	»	36
»	12,138	»	19,510
»	128,632	»	126,138
	150,151		158,420

e quindi sulla percorrenza di 205 chilometri per la vecchia via Casarsa-Treviso-Venezia, lire 1,05,50 per quintale, o 10.55 per tonnellata, colla media chilometrica di centesimi 5,146 per tonnellata.

Si avrà perciò che 15 chilometri costano ogni tonnellata centesimi 77,19, e quindi per le 15,015 tonnellate, che è il totale del movimento d'andata e d'arrivo fra Venezia e Pontebba, per la scorciatoia Casarsa-Gemona, si otterrà un'economia di lire 11,590.

Abbiamo visto che la spesa per la costruzione del tronco della scorciatoia Casarsa-Gemona, è preventivata, a seconda dei tracciati 10, 11 o 14 milioni; quindi — dato che la spesa da liquidarsi non superi la preventivata, e si trovi il danaro al 5 % — l' interesse annuo sarà di lire 500,000, 550,000, 700,000.

Per l'art. 6 della legge 29 luglio 1879 occorreva alle ferrovie di terza categoria, per divenire obbligatorie, il previo assenso delle provincie interessate, che complessivamente rappresentassero almeno i due terzi del contributo assegnato alle province.

La provincia di Venezia — senza neppure interpellare quella di Udine — deliberò di assumere i due terzi del contributo, per rendere così obbligatoria la costruzione di questa linea per la provincia di Udine; solo dopo fu conchiusa la convenzione 17 aprile 1882.

Per questa, $^{3}/_{4}$ del contributo asse-

(1) Movimento di merci veneziane sulla ferrovia pontebbana nel 1887

TRANSITO

dal mare a Pontebba

Qualità delle merci	Tariffa	Peso quint.	Porto per Tonn. Kilom.	Porto per Tonn. 205 Kil.	Importo
Cotone	107 G	8417	Cent. 6.86	L. 14.05	L. 11,446.54
Carubbe	103 D	300	» 4.83	» 9.89	» 296.70
Pelli	114 C	200	» 7.85	» 16.09	» 231.80
Frutta	103 B	200	» 7,59	» 15.55	» 311.—
Grano	101	100	» 5.65	» 11.57	» 115 70
Diverse	75	148	» 11.00	» 22.55	» 333.74
		Q. 9365			L. 12,735.48

da Pontebba al mare

Qualità delle merci	Tariffa	Peso quint.	Porto per Tonn. Kilom.	Porto per Tonn. 205 Kil.	Importo
Diverse	75	Q. 16	11.00	22.55	L. 36.08

LOCALE

dall'interno a Pontebba

Qualità delle merci	Tariffa	Peso quint.	Porto per Tonn. Kilom.	Porto per Tonn. 205 Kil.	Importo
Mandorle	103 A	5220	Cent. 8.61	L. 17.64	L. 9,737.28
Olio oliva	106 C	5000	» 6.59	» 13.49	» 6,745.—
Frutta	103 A	1000	» 8.61	» 17.64	» 1,764.—
Vino	104 F	600	» 5.50	» 11.45	» 687.—
Ficchi	103 B	200	» 7.59	» 15.55	» 311.—
Diverse altre	75	118	» 11.00	» 22.55	» 266.09
		Q. 12138			L. 19.510.37

da Pontebba all'interno

Qualità delle merci	Tariffa	Peso quint.	Porto per Tonn. Kilom.	Porto per Tonn. 205 Kil.	Importo
Carbone	122 B	71760	Cent. 4.06	L. 8.31	L. 59,632.56
Legnami	118 E	49743	» 5.58	» 11.42	» 55,803.18
Vetrami	113 D	1090	» 6.83	» 14.—	» 1,526.—
Manganese	115 E	1068	» 4.06	» 8.31	» 889.17
Ferro fuso	116 E	912	» 6.09	» 12.87	» 1,137.20
Zinco	115 C	555	» 4.56	» 9.33	» 518.81
Legno in fuscellini	118 C	540	» 6.59	» 13.49	» 728.46
Birra	104 F	297	» 5.59	» 11.45	» 340.06
Ferro battuto	115 E	225	» 4.06	» 8.31	» 186.97
Carta	112 C	203	» 7.85	» 16.09	» 326.63
Diverse	75	2239	» 11.00	» 22.25	» 5,048.95
		Q. 128632			L. 126,198.05

gnato dalla legge spetta alla provincia di Venezia, 1/4 a quella di Udine. Il contributo allora era di due decimi; per legge posteriore fu ridotto a mezzo decimo.

E quindi, sui sopra indicati preventivi di spesa, Venezia, secondo i calcoli di quella ragioneria provinciale, dovrebbe pagare lire 425,000, o 454,000, o 627,000 a seconda del tracciato che sarà per essere prescelto, ossia l'interesse di lire 21,250, o 22,700, o 31,350 all'anno, le quali verrebbero tutte tolte dall'imposta dei terreni e fabbricati per favorire il commercio.

Ma non sarebbe più saggio — e più utile per il commercio di Venezia, che ne avrebbe vantaggio immediato, anzichè attendere una decina di anni — che l'erario provinciale compensasse al commercio di Venezia le 11,600 lire all'anno?

Fin qui nei riguardi di Venezia, e su calcoli basati ai dati positivi offerti dalla camera di commercio di Venezia.

Volendo ora rifare il conto nell'interesse nazionale bisogna accontentarsi di dati più generali.

A seconda dei quadri di commercio speciali di importazione, esportazione e transito per la via di Pontebba delle r. dogane (2) si ha che nel 1887 furono

import. tonn.	208,251	colla media di cent.	4.77
esport. »	19,123	» »	6.71
transit. »	550	» »	5.76
totale »	227,924		

colla media totale di cent. 4,93 per tonnellata e chilometro relativamente ad una percorrenza di 200 chilometri, che si può calcolare per rotondità con centesimi 5 per tonnellata e chilometro.

Da questo movimento totale sulla Pontebbana sarebbe da detrarre quella quantità di merci, che, entrando per Pontebba, è destinata per le stazioni da Gemona in avanti sulla linea Gemona-Udine-Codroipo, Udine-Cormons, Udine-S. Giorgio di Nogaro, le quali merci in nessun caso potrebbero transitare sulla progettata scorciatoia Gemona-Casarsa.

Omettendo di occuparci delle merci per stazioni di poca importanza; così pure di quelle che in alcuna stazione delle suaccennate linee potrebbero essere consegnate per l'esportazione via Pontebba, le quali pure non potrebbero in nessun caso transitare sulla Casarsa-Gemona, vogliamo tenere conto soltanto di alcuni dei principali articoli che si fermano alla stazione di Udine, e questi sarebbero

tonnellate 15,000 di legname
» 7,740 di ghisa
» 11,980 di carbone minerale
» 353 di carbone vegetale

totale 35,073 circa

Il movimento totale sulla linea della Pontebba è di tonnellate	227,924
detraendone	35,073
rimarebbe di to nellate	192,851

A queste però viceversa sarebbero da aggiungere quelle merci, che nelle stazioni tra Pontebba e Gemona fossero state consegnate con destinazione oltre Casarsa.

Si tratta di ben poca cosa di cui la massima parte può riguardare la stazione per la Carnia; cioè legna da fuoco, formaggi, latticini, animali e legnami, e calcolando tutto assieme in tonnellate 10000 non saremo lungi dal vero; quindi aggiungendo tonnellate 10,000

si avrà un assieme di tonnellate 202,851

In tutto e per tutto dunque, compreso ben s'intende il movimento da e per Venezia, sono tonnellate 202,851 che potrebbero usufruire della scorciatoia Casarsa-Gemona di chilometri 15. A centesimi 5 per tonnellata chilometro sono lire 0.75 per tonnellata, e per tonnellate 202,851 quindi si ha un risparmio di lire 152,138.25; con avvertenza che la linea Gemona-Udine-Casarsa poi rimarrebbe di almeno altrettante in sofferenza.

Piuttosto che gravare l'erario nazionale di un interesse sul capitale di costruzione, il quale, anche tenuto conto del concorso delle provincie nella spesa, supererà senza dubbio e non di poco il mezzo milione all'anno, per danneggiare una ferrovia già esistente, e nel buon andamento della quale il governo ha anco un interesse pecuniario; non sarebbe più saggio — e più utile per tutto il commercio nazionale che ne risentirebbe vantaggio immediato anzichè attendere una decina d'anni — che il governo ordinasse e compensasse una riduzione di tariffa che corrispondesse all'economia che si otterrebbe per la scorciatoia, cioè di 152,000 lire?

Questi calcoli furono fatti sul movimento dell'anno 1887, offerti dall'ultimo resoconto della camera di commercio di Venezia, sulla percorrenza di 205 chilometri Venezia Treviso-Casarsa. Solo dopo venne aperta la linea Venezia-Portogruaro fino a Casarsa. Rifacendosi su di questa percorrenza i calcoli, 194 chilometri, risulterebbe qualche differenza, della quale non vale però la pena di tener conto per dimostrare l'assurdità di scorciatoie di tale genere; le quali ad altro non servono che a mandare in malora — per la via più breve — le finanze dello stato.

E sono calcoli che offrono risultati tali, ai quali io non crederei se avessi fatti i calcoli da me, ma furono fatti dalla persona più pratica e più competente in argomento che vi sia a Udine, e bisogna pur troppo accettarli. Il che non fa molto onore a tutti coloro che chiesero ed accordarono una scorciatoia che costerà tanto e tanto più di quello che economizzerà al commercio, il quale del resto, come si disse, potrebbe essere agevolato e subito, riducendo le tariffe dell'importo corrispondente ai 15 chilometri, e cioè colla spesa di sole 152 mila lire all'anno.

Quando gli esercenti due linee di concorrenza non vanno d'accordo, una scorciatoia si elide molto facilmente colle tariffe, specie poi quando questa avvantaggi di soli 15 chilometri.

Ma costruire una scorciatoia, una linea di concorrenza, per farla poi esercitare dalla stessa società che esercita l'attuale, è uno di quegli atti d'amministrazione che farebbero ridere assai, se non si dovesse piangere per molti milioni che costerà.

Nel caso concreto costruire una scorciatoja che offre un vantaggio di 15 chilometri di percorrenza sulla linea esistente ed offre un'economia di 11600 lire all'anno al commercio del più importante porto dell'Adriatico, primo interessato; e di 152,000 lire a tutto il commercio nazionale, quello di Venezia compreso, colla spesa nelle migliori ipotesi da 500 a 700 mila lire all'anno; è un sintetizzare e riprodurre troppo bene l'attuale sistema d'amministrazione di questa povera Italia.

Ci si opporrà «è stabilità per legge» ma Dio mio, le leggi in Italia si fanno e disfanno con tanta disinvoltura!

Colla legge del marzo 1886 erano ben stati aboliti i tre decimi di guerra, e con altra del luglio 1887, pochi mesi dopo, non ne fu riattivato uno? E con altro disegno di legge dell'anno p. p. non si era proposto di riattivare anche gli altri? E trattavasi di una legge di perequazione nazionale, di una legge di giustizia!

Chi ha provocata e chi ha accordata la linea Casarsa-Gemona ignorava certamente le poche ma altrettanto eloquenti cifre sopra riportate; la richiesta e l'ordine di questa linea sono basati ad un errore, come ve ne saranno, chi sa quanti in quelle deliberate cogli omnibus ferroviarii di trista memoria. Il principale, per non dire l'unico interessato, vi rinuncia; Udine vuole ferma la convenzione con Venezia per il caso che la linea si faccia, ma l'ordine del giorno approvato dal consiglio è basato sulla relazione della deputazione che ha detto di non insistere per l'esecuzione della legge; ed il governo non dovrà ricredersi, e correggere una legge votata in base ad un errore?

Per poco che il governo sia sincero nel volere economie, noi speriamo che terrà in grande conto e la deliberazione del consiglio provinciale di Venezia riguardo la scorciatoia Casarsa-Gemona, e le altre recenti deliberazioni dei consigli proviciali del veneto, che coi loro voti — in grande maggioranza contrarii alle sottoprefetture — diedero un esempio di ben intesa economia provinciale e nazionale che dovrebbe esser seguito da altre regioni del regno.

MANTICA

(2) **Movimento di merci sulla ferrovia pontebbana nel 1887**
sulla base di dati ufficiali della r. Dogana

A. Importate per Pontebba.

Qualità delle merci	Tonnellate	Tariffa per la percorrenza di 200 chilometri	Porto per tonn. e chilom. relativo ad una perc. di 200 chil.	Prodotto parziale per la costituz. della media
Birra	616	104 E	5.61	3455
Carbone di legno	1409	122 A	4.59	6467
Legna da fuoco	1355	122 C	3.83	5190
Legnami	94430	118 E	5.61	529752
Lavori di legno	826	gen 2	13.77	11374
Pasta di legno	1070	109 E	5.61	6002
Cartoni di pasta di legno	1722	112 D	5.61	9660
Ghisa greggia	43453	115 F	3.83	166425
Ferro in masselli	876	115 F	3.83	3355
Pietre di costruzioni e laterizi	1780	121 H	4.59	8170
Carbone minerale	58361	122 B	4.08	238112
Terraglia, Porcellana e Vetrami	284	113 D	6.89	1957
Cereali e farine	503	101	5.67	2852
Diverse altre	1566	gen 1/5	11.—	172
	T. 208251			N.ri 992943

da cui risulta una media di centesimi 4.77 per tonnellata-chilometro relativamente ad una percorrenza di circa 200 chilometri.

B. Esportate per Pontebba.

Qualità delle merci	Tonnellate	Tariffa	Porto	Prodotto
Olio d'oliva	1518	106 C	6.63	10064
Generi medicinali	132	75 I	15.81	2087
Canapa greggia	1051	107 I	6.12	6432
Filati di Lino e Canape	164	107 C	9.69	1589
Cotone in bioccoli	1256	107 B	11.22	14092
Lana in bioccoli	45	107 D	9.69	436
Radiche per Spazzole	234	108 B	7.40	1732
Legno e lavori di legno	293	118 E	5.61	1643
Treccie e Capelli di paglia	44	75 I	15.81	1976
Seta greggia e lavorata	81	75 I	15.81	
Pelli greggie e lavorate	132	114 C	7.91	1044
Ghisa e Ferro	33	115 F	3.83	126
Rame	38	115 A	5.10	194
Marmo e Allabastro	379	121 D	7.65	2899
Pietre e Laterizi	154	121 E	6.12	942
Vetrami e Conterie	917	113 D	6.89	6338
Cereali e Riso	483	101	5.67	2739
Castagne e Patate	3853	103 D	4.85	18687
Aranci, Limoni, ed altre frutta fresche	861	103 B	6.12	5269
Frutta secche	955	103 A	6.63	6332
Legumi ed Ortaggi	5859	103 B	6.12	35857
Animali, Pesci, Burro, Formaggi	178	102 F	9.44	1680
Piume, Corallo	73	75 I	15.81	1154
Oggetti di Collezione	155	75 I	15.81	2450
Diverse altre	235	gen	11.—	2585
	T. 19123			N.ri 128347

da cui risulta una media di centesimi 6.71 per tonnelleta e chilometro.

C. Transito per lo Stato.

Entrando, oppure uscendo per la via di Pontebba merci diverse tonnellate 550 colla media di centesimi 5.76 per tonnellata e chilometro.

L'INCIDENTE DI HODEIDA

Intorno a questo incidente, segnalato ieri l'altro dal telegrafo, diamo i seguenti particolari:

Il 7 febbraio 1887, l'agente consolare italiano a Hodeida, porto dell'Yemen (Arabia), a sud-est di Massaua, ebbe un alterco col sotto-capo della dogana che trascese sino a colpirlo e scacciarlo dal locale della dogana stessa.

Il Governo del Re prescrisse un'inchiesta, la quale fu condotta dal cav. Pestalozza d'accordo con le autorità locali. In seguito a tale inchiesta fu deciso tra la R. ambasciata a Costantinopoli e la Sublime Porta che il *Mutasceriffo* di Hodeida farebbe visita ufficiale all'agente italiano, sig. Mazzucchelli, esprimendogli rincrescimento per l'accaduto.

Dopo parecchi mesi, tale riparazione non essendo ancora compiuta, il Governo del Re insistette. Il Governo ottomano chiese allora il richiamo del sig. Mazzucchelli, il che non era stato convenuto. Il Governo italiano insistette perchè la riparazione fosse data dalle autorità ottomane come era stata convenuto.

Nel luglio 1888, giunse da Costantinopoli notizia che la chiesta riparazione era stata accordata. Tale notizia fu anzi divulgata dagli organi della Porta ed il Governo italiano credette sistemata la vertenza.

Ultimamente il governo del Re, venne, invece, a conoscere che la visita ufficiale del *Mutasceriffo* non aveva punto avuto luogo e che era, per conseguenza, stata sorpresa la sua buona fede, e probabilmente anche quella del governo ottomano. Fu in allora prescritta una nuova inchiesta sui luoghi ed affidata al comandante la R. nave *Veniero*.

Accertata la verità dei fatti, e rivelatosi per altre prove il mal volere delle autorità ottomane locali verso gli italiani, e la loro insubordinazione agli ordini del Governo di Costantinopoli, il Governo del Re deliberò domandare insigne riparazione, senza ammettere indugi o tergiversazioni. Oltre al *Veniero* vennero mandate dinanzi ad Hodeida, il *Colombo* ed il *Miseno* con ordine di domandare l'esecuzione degli impegni presi, salvo, in caso negativo, a procedere secondo richiedeva la dignità del nome italiano.

Fu in seguito di ciò, che, come dice il telegramma, il governatore di Hodeida fece la visita ufficiale e le navi, quindi, rientrarono a Massaua.

L'ITALIA IN AFRICA

La morte del re dello Scioa

Scrivono da Massaua in data 16 aprile:

Dalle ultime notizie giunte dall'interno rilevai come Ras Alula trovasi a Temben e il nipote del morto Negus a Zebu.

Il primo trovasi colà a fine d'impedire l'ulteriore avanzarsi di Debeb, concorde in ciò con tutti gli Abissini decisi ad opporsi ad una marcia sopra Adua.

Si ebbe pure, se vera, la nuova della morte di Menelik per malattia sconosciuta.

Questa morte quasi improvvisa e specialmente nelle attuali condizioni, darebbe molto a discutere se non si conoscessero i mezzi co' quali usasi in Abissinia toglier di vita chi potrebbe presentare qualche ostacolo. Non voglio con questo dire, che di tal colpo, se delittuoso, sia da incolparsi a Debeb, rimasto oramai l'unico e il più serio pretendente.

Ras Alula inoltre, mise in libertà due capi certi Lanti e Cadali, sospetti partigiani di Debeb, uno dei quali preso nell'ultimo combattimento contro i Dervischi.

Onorificenze

Baldissera, comandante in Africa, fu nominato Grande Ufficiale della Corona

Venne accordata la medaglia d'argento al valore militare agli ufficiali Cornacchia, Poli, Brero, Viganò e Virgini morti in Africa nel fatto d'armi di Saganeiti.

DI QUA E DI LÀ

Condanna enorme.

Sabato alla Corte d'Assise di Roma, fu condannato certo Giuseppe Pomponi a dieci anni di reclusione e a tre di sorveglianza per aver rubato un pennello da barba!

Imperatrice prolifica.

L'imperatrice di Germania è di nuovo in stato interessante.

Nello scorso luglio essa ebbe il quintogenito figlio.

Una galleria di quadri sequestrata

Parigi 30. Il liquidatore della Società dei metalli ha deciso di vendere la galleria del signor Secretan, segretario del Consiglio di amministrazione, rilasciata in pegno. Questa galleria comprende l'*Angelus* di Millet, da lui comperato per 250,000 franchi, e parecchi quadri di Meissonier.

L'intera galleria è stimata 12 milioni di lire. Il Secretan è parente dei Rothschild.

PARLAMENTO NAZIONALE

Seduta del 1 maggio

Camera dei Deputati.

PRES. BIANCHERI.

Il presidente commemora il deputato Cirillo Monzani e il senatore Caprara.

In seguito alla nomina a prefetti dei deputati Concale e Gattelli, di Berti a segretario dell'ordine Mauriziano e della promozione del generale Mirri, il presidente dichiara vacanti i rispettivi seggi nei collegi di Potenza, Ferrara, Torino e Bologna e chiama il deputato Franzi a sostituire Berti nella giunta delle elezioni.

Comunicasi quindi la domanda a procedere contro Pellegrini.

Crispi presenta i progetti pel trattato di commercio fra l'Italia e la Grecia, per il trattato fra l'Italia e la Repubblica di Nicaragua, per autorizzare diversi comuni ad eccedere i limiti della sovraimposta; sullo stato degli impiegati civili ed uno per l'esercizio dei poteri del Senato. Questi due ultimi sono già stati approvati dall'altro ramo del Parlamento.

Seismit Doda presenta il progetto per la revisione della tassa sugli spiriti e Bertolè Viale presenta altro disegno di legge relativo ai contingenti della leva sui nati nel 1869.

Brin presenta un progetto per la leva di mare ed un altro per compensi all'industria navale.

Giolitti presenta un progetto per convalidazione dei decreti reali che autorizzano dei prelevamenti di spese, un altro per modificare la legge di contabilità e un terzo per le spese necessarie al cambio decennale delle cartelle al portatore.

Il presidente comunica quindi una sequela d'interpellanze. Sulla politica africana vennero presentate interpellanze dai deputati Sidney Sonnino, di Breganze, Roux, Alessandro Costa, Arbib, Bonghi, Sprovieri e Riccio. Ferrari Luigi e Pantano presentarono interpellanza sul congedo dall'ambasciatore italiano a Parigi, mentre la Francia commemora l'89. Bonghi interpellò sui provvedimenti per la crisi delle Puglie; Del Giudice sulle norme con le quali vengono conceduti i banchi del Lotto; Valle sugli ultimi infortuni avvenuti in Roma.

Crispi risponderà venerdì alle interpellanze di Ferrari, Pantano, *Di Rudinì* e Valle, e martedì 7 corr. alle interpellanze sull'Africa.

Miceli Seismit-Doda e Finali dichiarano che risponderanno a Del Giudice e Bonghi dopo esaurita la questione sull'Africa. Anche lo svolgimento della mozione Baccarini relativa al personale straordinario ferroviario è rimandata dopo le interpellanze sull'Africa.

Approvansi senza discussione i seguenti progetti: modificazione all'art. 3 della legge 1 marzo 1386 sulla scala delle mappe catastali, ed autorizzazione a Comuni di eccedere la sovraimposta.

Sabato si discuterà in prima lettura il progetto relativo alla riforma penitenziaria.

Finali presenta il progetto per la costituzione di consorzi fra più provincie, per la costruzione e sistemazione di strade provinciali, già approvato dal Senato.

Levasi la seduta alle 4.30.

CRONACA
Urbana e Provinciale

OSSERVAZIONI METEOROLOGICHE

Stazione di Udine - R. Istituto Tecnico

1 maggio 1889	ore 9 a.	ore 3 p.	ore 9 p.	ore 9 a. 2 mag.
Barom. ridott. a 10° alto met. 116.10 sul livello del mare mill.	751.0	750.2	750.0	740.6
Umidità relativa	81	61	77	73
Stato del cielo	cop.	cop.	misto	misto
Acqua cad.	1.8	—	—	—
Vento (direz.)	—	SE	—	—
Vento (vel. k.)	0	0	0	0
Term. cent.	15.0	19.8	14.5	16.5

Temperatura (massima 21.3 / minima 14.2)
Temperatura minima all'aperto 10.0

Telegramma meteorico dell'ufficio centrale di Roma. Ricevuto alle ore 4 pom. del 1 maggio.

Probabilità: Venti deboli specialmente meridionali. Cielo vario con qualche pioggia. Temperatura elevata.

Dall'Osservatorio Meteorico di Udine.

Stabilimento bacologico Marsure. Recapito in Udine presso Giuseppe Manzini, borgo Cussignacco n. 2, II° piano. Sono disponibili ancora alcune oncie di seme bachi ibernato sulle alpi.

MEMORANDUM.

La sottoscritta prega quei signori abbonati che si trovano in arretrato coi pagamenti, a porsi al più presto, in regola con essa.

L'Amministrazione
del *Giornale di Udine.*

Convocazione della Giunta Provinciale Amministrativa. Per sabato alle 10 ant. è convocata, per la prima volta, la *Giunta Provinciale Amministrativa*, alla quale secondo la nuova legge Comunale e Provinciale, è ora demandata la tutela dei Comuni.

La *Giunta* è presieduta dal prefetto *comm. Rito.*

Gli altri membri che ne formano parte sono: I due consiglieri di prefettura *cav. Carlo Della Chiave* e *Nicolò Nardi Beltrame*; i signori *co. comm. Giovanni Gropplero, avv. Carlo Luigi Schiavi, avv. cav. Giacomo Orsetti, avv. nob. Giuseppe Monti,* eletti dal Consiglio provinciale a membri effettivi; i signori *avv. Francesco co. di Caporiacco, avv. A. Delfino* eletti dal medesimo Consiglio a membri supplenti.

In omaggio agli articoli della nuova legge Comunale e Provinciale che stabiliscono alcune *incompatibilità* per la carica di membro della Giunta Amministrativa, l'avv. nob. Monti si dimise dalla Deputazione e dal Consiglio provinciale, il co. comm. Gropplero e l'avv. cav. Orsetti si dimisero dal Consiglio Provinciale, e l'avv. co. di Caporiacco depose la carica di sindaco di Caporiacco.

ASSOCIAZIONI

Associazione Agraria Friulana. Il Consiglio dell'Associazione Agraria friulana è convocato in seduta ordinaria pel giorno di sabbato 4 corr., ore 1 pom., per trattare dei seguenti oggetti:

1. Comunicazione della Presidenza;
2. Programma di azione per la Commissione di frutticoltura;
3. Come adoperarsi affinchè la legge sul credito agrario possa venir attuata in Friuli nel modo più vantaggioso per la possidenza.

Spettacoli pubblici. Nell'articolo di cronaca, ieri pubblicato, nella parte relativa alla Commissione incaricata di fare pratiche colla Società Volpe e Malignani, abbiamo errato nel dire che si farà l'inaugurazione della luce elettrica, mentre dovevamo dire: di ottenere che la Società concedesse gratuitamente l'illuminazione del Giardino; e così chiamare la serata col nome di festa ad illuminazione elettrica.

I fiori della Roncagli. Nella nostra relazione sull'ultima della *Lucia* incorse un errore che ci affrettiamo a riparare.

La signorina Roncagli regalò alcuni fiori della *corbeille*, ricevuta in dono, all'egregio flautista sig. *Sante Comino*, e ne regalò pure degli altri al maestro concertatore sig. *Simone Bernardi.*

Prestito Bevilacqua. — Ecco i numeri delle cartelle vincitrici dell'estrazione del prestito a premi Bevilacqua La Masa, estratti l'altro ieri:

Serie	N.	N.	L.
Serie N.	20240	N. 71	L. 50,000
» »	23758	» 14	» 1,000
» »	18650	» 88	» 500
» »	22901	» 88	» 100
» »	10458	» 60	» 100
» »	13621	» 90	» 100
» »	17558	» 76	» 100
» »	14619	» 14	» 100

La Banca Nazionale li pagherà a partire dal 31 maggio.

Lotteria Croce Rossa Italiana

(Estrazione di ieri 1 maggio)

Serie		N.		Premio L.
Serie	35	N. 33	Premio L.	1000
»	1967	» 19	» »	15000
»	2955	» 41	» »	2000
»	6373	» 39	» »	1000
»	8263	» 42	» »	2000
»	9248	» 9	» »	500
»	10913	» 43	» »	500

Stagionatura ed assaggio delle sete presso la Camera di Commercio di Udine.

Sete entrate nel mese di aprile 1889.

Alla stagionatura:

Greggie colli	N. 56	K. 5370
Trame	» » 11	» 945
Totale	N. 67	K. 6315

All'assaggio:

Greggie	N. 177
Lavorate	» 5
Totale	N. 182

Foglio Periodico della Regia Prefettura di Udine. Il num. 87 contiene:

776. Nel giudizio per esecuzione immobiliare promosso da Pellegrini G. B. fu Giovanni di Udine col procuratore Odorico da Pozzo contro Temat Pietro e Giuseppe fratelli fu Francesco di Tolmezzo, il giorno 13 maggio p. v. presso il Tribunale di Udine avrà luogo l'incanto di alcuni immobili.

779. L'avv. Orsetti procuratore dei sigg. Simonetti Pietro e Ferdinando di Moggio Udinese espropriantl contro Asquini Canciano e Luigi di Maiano ed altri, rende noto che avrà luogo, all'udienza del 3 luglio 1889, davanti il R. Tribunale di Udine, la vendita ai pubblici incanti di beni allibrati in mappa di Maiano.

(Continua).

Arte, Teatri, ecc.

Teatro Nazionale. La prima e seconda parte dell'accademia di prestigio, datasi ieri sera, riuscirono abbastanza bene.

Il sig. Rudes Fritz è giovane, e gli manca quella continua loquacità scherzosa che è la prima prerogativa di un prestigiatore. I giuochi però li fa bene e con destrezza.

Il punto nero della serata fu la parte terza.

Quei birbaccioni di spiriti invocati dal sommo sacerdote della *Jone* o dell'*Aida*, si dimostrarono molto restii all'obbedienza.

Il pubblico del resto rise di gusto alle pappere linguistiche del *mago* e si divertì accompagnando l'orchestra coi bastoni e coi piedi.

Programma dei pezzi di musica che la Banda Cittadina eseguirà questa sera alle ore 6 1/2 pom. sotto la Loggia Municipale:

1. Marcia *La Serbia* — N. N.
2. Coro dei soldati *Faust* — Gounod
3. Valzer *Al chiaro di luna* — Fahrbach
4. Finale 2° *Lucia di Lammermoor* — Donizzetti
5. Sinfonia *Dinorah* — Meyerbeer
6. Polka *Caterina* — Casioli

Libri e Giornali

Pubblicazioni. L'editore Paggi di Firenze ha voluto completare la sua collezione di libri per la 4ª classe elementare, pubblicando *Nozioni di fisica e Storia naturale* di A. V. Vecchj. (L. 1) L'autore è favorevolmente noto per altri lavori didattici pubblicati pure dallo stesso editore; ma sebbene non vi fosse motivo per dubitare della sua valentia, pure a tranquillare ogni scrupolo negli uomini della scienza, il presente lavoro fu esaminato attentamente dal chiaro professore D'Ancona, dell'Istituto di studi superiori a Firenze. La revisione ha meritato all'autore incoraggiamento e lode, che gli imparziali devono tributargli pure per la semplicità e chiarezza dell'esposizione, per l'esattezza dei termini e delle definizioni e per il perfetto riscontro coi nuovi programmi ministeriali Il libro è arricchito di incisioni, a sussidio dell'insegnamento. Notiamo che la brevità succosa delle varie lezioni nulla toglie alla piena conoscenza della materia, presentata in modo facile e attraente.

La Signora *Ida Baccini*, che è tra le più care e simpatiche nostre scrittrici ha ora compiuto la *Storia di Firenze* (L. 1.50) che ella narra con brio, in un volume di circa 200 pagine. Il libro è dedicato alla scuole elementari fiorentine, ma mentre risponde alle esigenze del programma scolastico, di scolastico non ha invero l'aspetto; anzi la narrazione si fa per via di dialoghi, racconti brevi, alternati con alcune lettere che si scambiano fra loro alcuni dei personaggi ai quali la Baccini fa dire quanto riguarda la Storia di Firenze. Dalla varietà della forma l'interesse del racconto non viene sminuito, e il filo storico non patisce interruzione. Non v'ha nulla di superfluo, e l'autrice ha saputo valersi egregiamente anche degli ultimi studi storici per rendere più completo il suo utile lavoro. Il quale può leggersi con piacere anche dai giovani che amano rinfrescare la memoria dei fatti che riguardano una città che ha una parte così luminosa nella nostra storia.

Ne è editore il Cav. Felice Paggi di Firenze, che ha già pubblicato tanti ottimi lavori della stessa autrice, nella sua nota *Biblioteca scolastica.*

Il dramma del serraglio ad Asti.

Asti, 29 aprile:

Stasera verso le 6 e mezzo un giovine inserviente del serraglio di belve di Antonio Sontag (venuto da pochi giorni in Asti per le feste patronali), introdottosi nella gabbia del leone *Prinz*, venne da questo colla bocca afferrato attraverso il collo sicchè i denti della fiera gli si conficcarono nella gola lacerandone tutte le carni. Dopo molti stenti, accorsi il sig. Sontag e tutto il personale del serraglio, quel povero disgraziato fu tolto dalle fauci del leone.

Alcuni medici dichiararono essere le ferite riportate dall'inserviente molto gravi. Fu subito trasportato all'Ospedale, ma pare che fatalmente ei debba soccombere.

Non era la prima volta che questo povero giovane s'introduceva nella gabbia del leone *Prinz*, ma vi andava però sempre col signor Sontag che è anche domatore.

Questa volta volle entrarvi solo, e pagò ben caro il suo coraggio.

Il fatto è accaduto in un momento che il Serraglio era deserto di spettatori.

Secondo narra una corrispondenza della *Gazzetta di Torino*, da due anni il disgraziato guardiano non era entrato in quella gabbia, e lunedì si era deciso ad entrarvi per far eseguire al leone alcuni esercizi che intendeva ripetesse dinanzi al pubblico.

Sulle prime il leone ubbidì al guardiano; quindi sentendosi percosso colla frusta, gli si avventò contro, lo atterrò e gli saltò sopra, mordendolo alla gola e trascinandolo poscia per la gabbia.

Alle grida del ferito accorsero prontamente altri guardiani, uno fra i quali, con coraggio inaudito, aprì la gabbia e, armato del tridente che serve a dare il pasto alle belve, percosse il leone sul capo, liberando così il compagno.

Le ferite sono cinque, delle quali tre gravi.

Telegrammi

La nostra flotta

Catania 30. Giunsero le navi *Italia, Dandolo, Duilio, Etna, Folgore, Stromboli, Bausan.*

Per l'apertura dell'esposizione

Parigi 1. Assicurasi che i grandi istituti di credito e tutti i banchieri sospenderanno le loro operazioni il 6 corr. Le borse e le banche saranno dunque chiuse per l'apertura dell'esposizione.

— L'Esposizione sarà veramente completata soltanto il 20 maggio.

Si stabilì ieri definitivamente l'ordine del Corteo ufficiale.

Alla visita del presidente Carnot all'Esposizione, i Ministri lo aspetteranno alla porta principale, poi lo accompagneranno in giro per le gallerie. Probabilmente nello stesso giorno Carnot visiterà anche la sezione italiana, la quale a vero dire, si trova abbastanza in ritardo. Le più avanzate sono le sezioni dell'Inghilterra, degli Stati Uniti e del Belgio.

Bande armate

Sofia 1. Da alcuni giorni le autorità alla frontiera Bulgara segnalano la comparsa di uomini armati in prossimità alla frontiera serba verso Timok. Ignoransi ancora il carattere e le intenzioni di questi individui.

Agli Stati Uniti

New Jorck 1. — Nel banchetto di ieri all'*Opera House* Harrison pronunziò un discorso in cui disse che mentre gli Stati Uniti non furono giammai così bene preparati per la guerra per terra come lo sono presentemente, non furono pure mai così partigiani della pace come adesso.

Reggenza che cessa

Lussemburgo 1. La Camera è convocata domani per ricevere una comunicazione del duca di Nassau relativa alla cessazione della reggenza, Stamane il duca ricevette una lettera firmata di mano del Re per ringraziarlo di aver preso la reggenza e per annunziargli che il Re riprenderà il 3 maggio il governo del granducato.

DISPACCI DI BORSA

VENEZIA 1 maggio

R. I. 1 gennaio	97.85	Londra 3 m. a v.	25.22
» 1 luglio	95 68	Francese a vista	100.30

Valute

Pezzi da 20 franchi	da —.— a —.—
Bancanote austriache	da 210.1/8 a 211.5/8

FIRENZE 1 maggio

Nap. d'oro	—.—	A. F. M.	—.—
Londra	25 13 —	Banca T.	—.—
Francese	100.17 1/2	Credito I. M.	742.25
Az. M.	777.—	Rendita Ital.	98.12 1/2

Particolari

VIENNA 2 maggio

Rendita Austriaca	(carta)	85.65
Idem	(arg.)	86.—
Idem	(oro)	110.75
Londra 11.94	Nap. 9.45	

MILANO 2 maggio

Rendita Italiana 98.02 — Serali 97.97

PARIGI 2 maggio

Chiusura Rendita Italiana 97.50

Marchi l'uno 123.50

P. Valussi, direttore.
G. B. Doretti, editore.
Ottavio Quargnolo, gerente responsabile.

ORARIO DELLA FERROVIA

da UDINE a VENEZIA e viceversa

PARTENZE da Udine		ARRIVI a Venezia	PARTENZE da Venezia		ARRIVI a Udine
ore 1.40 ant.	misto	ore 7.— ant.	ore 4.40 ant.	diretto	ore 7.40 ant.
» 5.20 »	omnibus	» 9.40 »	» 5.15 »	omnibus	» 10.05 »
» 11.17 »	diretto	» 2.20 pom.	» 10.40 ant.	»	» 3.15 pom.
» 1.10 pom.	omnibus	» 5.43 »	» 2.40 pom.	diretto	» 5.44 »
» 5.45 »	»	» 10.10 »	» 5.20 »	omnibus	» 9.55 »
» 8.20 »	diretto	» 11.10 »	» 8.45 »	misto	» 2.25 ant.

da UDINE a PONTEBBA e viceversa

da Udine		a Pontebba	da Pontebba		a Udine
ore 5.45 ant.	omnibus	ore 8.50 ant.	ore 6.20 ant.	omnibus	ore 9.15 ant.
» 7.48 »	diretto	» 9.45 »	» 8.55 »	diretto	» 10.55 »
» 10.25 »	omnibus	» 1.32 pom.	» 2.24 pom.	omnibus	» 5.10 pom.
» 4.— pom.	»	» 7.28 »	» 4.50 »	»	» 7.20 »
» 5.56 »	diretto	» 8.22 »	» 6.35 »	diretto	» 8.10 »

da UDINE a TRIESTE e viceversa

da Udine		a Trieste	da Trieste		a Udine
ore 2.55 ant.	misto	ore 7.32 ant.	ore 8.15 ant.	omnibus	ore 10.57 ant.
» 7.53 »	omnibus	» 11.18 »	» 9.— »	»	» 12.35 pom.
» 3.40 pom.	»	» 7.32 »	» 4.40 pom.	»	» 7.50 »
» 6.— »	»	» 9.24 »	» 9.— »	misto	» 1.05 ant.

Partenza da Udine ore 11 ant. arrivo a Cormons ore 12.37 pom. (misto)
» Cormons » 2.5 pom. » Udine » 4.19 » »

da Udine a Palmanova, S. Giorgio di Nogaro, Latisana, Portogruaro e viceversa

da Udine	a Palman.	a S. Giorgio	a Latisana	a Portogr.	da Portogr.	a Latisana	a S. Giorgio	a Palman.	a Udine
a. 7.50	a. 8.27	a. 8.44	a. 9.25	a. 9.49	a. 6.51	a. 7.20	a. 7.51	a. 8.21	a. 8.51
p. 1.16	p. 1.56	p. 2.17	p. 3.08	p. 3.37	p. 1.12	p. 1.39	p. 2.10	p. 2.36	p. 3.02
» 5.20	» 5.56	6.13	» 6.52	» 7.16	» 4.23	» 4 51	» 5.25	» 5.55	» 6.38

I due primi treni in partenza da Udine sono Misti l'ultimo è Omnibus
Tutti i treni in partenza da Portogruaro sono Misti
Il primo treno (7.50 a.) e l'ultimo (5.20 p.) trovano la congiunzione per Venezia

da UDINE a CIVIDALE e viceversa

da Udine		a Cividale	da Cividale		a Udine
ore 8.56 ant.	misto	ore 9.25 ant.	ore 7.— ant.	misto	ore 7.31 ant.
» 11.25 »	»	» 11.56 »	» 9.44 »	»	» 10.15 »
» 3.30 pom.	»	» 4.01 pom.	» 12.27 pom.	»	» 12 58 pom.
» 6.40 »	»	» 7.11 »	» 4.30 »	omnib.	» 4.59 »
» 8.26 »	»	» 8.57 »	» 7.30 »		» 8.01 »

Udine, 1889 — Tip. G. B. Doretti